



Brussel, 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake elektronische informatie over goederenvervoer

(Voor de EER relevante tekst)

{SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final} - {SWD(2018) 184 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Alle geledingen van de samenleving en de economie ondergaan technologische veranderingen die het leven van de EU-burgers transformeren. Vervoer vormt geen uitzondering op deze tendens. Nieuwe technologieën zorgen voor een radicale omwenteling van het mobiliteitslandschap. De EU en het bedrijfsleven van de EU moeten de uitdaging aangaan om wereldleider te worden op het gebied van innovatie, digitalisering en het koolstofvrij maken van de economie. Om te garanderen dat deze politieke prioriteiten worden weerspiegeld in het mobiliteitsbeleid van de EU, heeft de Commissie een alomvattende aanpak vastgesteld in de vorm van drie mobiliteitspakketten met de titel "Europa in beweging".

In navolging van de strategie voor emissiearme mobiliteit heeft de Commissie in mei en november 2017 twee mobiliteitspakketten vastgesteld. Deze pakketten bevatten een positieve agenda om de strategie voor emissiearme mobiliteit ten uitvoer te leggen en te zorgen voor een vlotte overgang naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen. Het Europees Parlement en de Raad moeten ervoor zorgen dat deze voorstellen snel worden goedgekeurd.

Dit initiatief maakt deel uit van het derde pakket "Europa in beweging", dat zorgt voor de uitvoering van de nieuwe strategie voor het industriebeleid van september 2017, en is ontworpen om Europa in staat te stellen ten volle te profiteren van de voordelen van de modernisering van de mobiliteit. Het is van essentieel belang dat het mobiliteitssysteem van morgen veilig, schoon en efficiënt is voor alle burgers van de EU. Het doel is de Europese mobiliteit veiliger en toegankelijker te maken, het Europese bedrijfsleven concurrerder te maken, de zekerheid van de Europese werkgelegenheid te verbeteren en Europa beter aan te passen aan de onvermijdelijke strijd tegen de klimaatverandering. Dit vereist de volle inzet van de EU, de lidstaten en de belanghebbenden, niet in het minst wat de versterking van de investeringen in de vervoersinfrastructuur betreft.

In totaal is het goederenvervoer in de EU de voorbije 20 jaar met bijna 25 % toegenomen¹, en naar verwachting zal het in de periode 2015-2050 nog met 51 % toenemen². Al deze goederenbewegingen gaan gepaard met een grote hoeveelheid informatie die wordt uitgewisseld door diverse partijen, zowel particuliere als openbare. Tot nu toe werd deze informatie meestal op papier afgedrukt, in de vorm van een reeks standaardformulieren.

Bij ongeveer 99 % van de grensoverschrijdende vervoersactiviteiten op het grondgebied van de EU worden in een of andere fase nog papieren documenten gebruikt³. De digitalisering van de informatie-uitwisseling kan de efficiëntie van het vervoer aanzienlijk verbeteren en derhalve bijdragen tot de vlotte werking van de interne markt.

¹ Gemeten in miljard tonkilometer (tkm). Bron: EU-vervoer in cijfers 2017.

² Bijlage 4 van het bijgevoegde effectbeoordelingsverslag bevat een beschrijving van de ontwikkelingen bij ongewijzigd beleid (d.w.z. het basisscenario).

³ Meer specifiek betekent dit dat op een of ander punt van de vervoersactiviteit papieren documenten moeten worden gebruikt. Met andere woorden, slechts voor 1 % van deze activiteiten worden de informatie en documenten volledig digitaal uitgewisseld. Het aandeel varieert echter naargelang de vervoerswijze. De raming is gebaseerd op de studie die Ecorys et al. (2018) heeft uitgevoerd ter ondersteuning van de effectbeoordeling.

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd van de belemmeringen voor de digitalisering van vervoersdocumenten en de opties om het ruimere gebruik van elektronische uitwisseling van documenten en informatie te ondersteunen. De belangrijkste vaststelling van de Commissie had betrekking op de lage en wisselende mate waarin de instanties van de lidstaten informatie of documenten aanvaarden die elektronisch door bedrijven worden ingediend als bewijs van naleving van de regelgevende voorwaarden voor het vervoer van goederen op het grondgebied van verschillende EU-lidstaten.

De twee belangrijkste oorzaken van dit probleem zijn:

- (a) een **gefragmenteerd juridisch kader dat inconsistente verplichtingen bevat** voor instanties bij het aanvaarden van elektronische informatie of documenten⁴ en dat uiteenlopende administratieve praktijken toestaat voor de naleving ervan; en
- (b) een **gefragmenteerde IT-omgeving**, gekenmerkt door tal van **niet-interoperabele systemen/oplossingen** voor de uitwisseling van elektronische vervoersinformatie en -documenten, zowel tussen bedrijven en overheidsinstanties als tussen bedrijven onderling.

Deze twee oorzaken versterken elkaar. De gefragmenteerde wetgeving en het daaruit voortvloeiende gebrek aan aanvaarding door de instanties zetten een rem op de investeringen in digitale oplossingen voor elektronische documenten. De gefragmenteerde IT-omgeving, en specifiek het gebrek aan beproefde of interoperabele oplossingen, ondermijnt het vertrouwen van overheidsinstanties in het gebruik van elektronische documenten.

Daardoor blijft de overgrote meerderheid van goederenvervoerders en andere vervoersbelanghebbenden in de EU gebruik maken van papieren documenten. Dit verhindert de diverse marktpelers om aanzienlijke efficiëntiewinsten te boeken, met name in het multimodaal en grensoverschrijdende vervoer, en belemmert de werking van de interne markt van de EU.

De Commissie heeft in een aantal beleidsinitiatieven de noodzaak erkend om de aanvaarding en het gebruik van elektronische vervoersdocumenten te stimuleren: het Witboek Vervoer uit 2011⁵, de strategie voor een digitale eengemaakte markt uit 2015⁶, de Normalisatieprioriteiten op ICT-gebied voor de digitale eengemaakte markt uit 2016⁷ en het Europese actieplan inzake e-overheid 2016-2020⁸. Ook verschillende belanghebbenden erkennen dat actie moet worden ondernomen.

Sinds 2015 hebben deelnemers aan het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF), een deskundigengroep van de Commissie die bestaat uit meer dan honderd private en publieke stakeholders⁹, herhaaldelijk benadrukt dat de EU actie moet ondernemen om elektronische vervoersdocumenten ruimer ingang te doen

⁴ De informatie in de papieren documenten hoeft elektronisch niet te worden weergegeven in het *formaat* van een document, d.w.z. het hoeft geen gestandaardiseerde weergave van de gegevens te zijn. In die zin kan de term "document" misleidend zijn. In bijlage 8 van het bijgevoegde effectbeoordelingsverslag worden argumenten gegeven om over te stappen van een documentgerichte naar een gegevensgerichte aanpak.

⁵ [COM/2011/0144](#), blz. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), blz. 82-84.

⁷ COM(2016) 176, blz. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), blz. 8.

⁹ Het [DTLF](#) werd in april 2015 door de Commissie opgericht (Besluit C(2015)2259) als platform waarop de lidstaten en relevante belanghebbenden uit de vervoers- en logistieksector technische kennis kunnen uitwisselen en met het oog op samenwerking en coördinatie ter ondersteuning van maatregelen ter bevordering van de efficiënte elektronische uitwisseling van informatie in het vervoer en de logistiek.

vinden. In de verklaring van Tallinn over e-overheid van oktober 2017 hebben de lidstaten er bij de Commissie op aangedrongen om meer inspanningen te leveren om efficiënte, gebruikersgerichte elektronische procedures te ontwikkelen in de EU; zij wezen daarbij op het belang van het actieplan inzake e-overheid¹⁰ en de visie van het Europees interoperabiliteitskader¹¹.

Tijdens de Tallinn Digital Transport Days in november 2017 zijn diverse publieke en particuliere belanghebbenden uit alle vervoerssectoren tot de conclusie gekomen dat het hoog tijd is om de vruchten van de digitalisering te plukken, met inbegrip van papierloze gegevensuitwisseling¹². Naar aanleiding hiervan heeft de Raad de Commissie in haar conclusies van december 2017 over de digitalisering van vervoer opgeroepen om de werkzaamheden van het DTLF voort te zetten teneinde maatregelen¹³ te ontwikkelen "*ter ondersteuning van systematischer gebruik en aanvaarding van elektronische documenten en de geharmoniseerde uitwisseling van informatie en gegevens in de logistieke keten*"¹⁴. In mei 2017 had het Parlement er eveneens bij de Commissie op aangedrongen "*het passagiers- en goederenvervoer verder te harmoniseren*" en "*het gebruik van digitale vrachtbrieven (e-CMR) sneller verplicht te maken*"¹⁵.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel is verenigbaar met de bestaande bepalingen van de EU-wetgeving inzake elektronische uitwisseling van informatie in de vervoerssector. De wetgevende bepalingen variëren aanzienlijk wat betreft: (i) het materiële toepassingsgebied, d.w.z. de informatie of documenten waarop ze betrekking hebben; (ii) het regelgevende doel waarvoor de informatie of documenten vereist zijn; (iii) de mogelijkheid om de informatie elektronisch mee te delen; en (iv) de beschikbaarheid van meer gedetailleerde technische specificaties over de elektronische communicatiemiddelen en de vorm van de elektronische informatie of documenten, wanneer in deze mogelijkheid is voorzien. Dit voorstel vormt een aanvulling op de bestaande EU-wetgeving op dit gebied en bevat meer gedetailleerde functionele voorschriften en technische specificaties voor bepaalde EU-rechtshandelingen die specifiek zijn voor de vervoerssector.

In Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ is bepaald dat het rechtsgevolg van een elektronisch document en de toelaatbaarheid ervan als bewijsmiddel in gerechtelijke procedures niet mogen worden ontkend louter op grond van het feit dat het document elektronisch is. In deze verordening zijn ook de voorwaarden vastgesteld voor de grensoverschrijdende erkenning en aanvaarding van elektronische identificatiemiddelen en vertrouwensdiensten op de interne markt. De verordening verplicht de lidstaten echter niet om elektronische documenten of de daarin vervatte informatie als bewijsmiddel te aanvaarden in andere dan gerechtelijke procedures. Dit voorstel vormt een aanvulling op de bepalingen van die verordening aangezien het een uniform wetgevingskader van de Unie vaststelt waarbij de

¹⁰ De [verklaring van Tallinn over e-overheid](#) werd op 6 oktober 2017 ondertekend op de ministeriële bijeenkomst tijdens het Estse voorzitterschap van de Raad van de EU.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

¹² De Digital Transport Days Declaration is op 10 november 2017 ondertekend te Tallinn en is beschikbaar op https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Conclusies van de Raad over de digitalisering van vervoer, 15050/17 van 5.12.2017.

¹⁵ Resolutie [2017/2545\(RSP\)](#) van het Europees Parlement van 18 mei 2017 over het wegvervoer in de EU.

¹⁶ Verordening (EU) nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 73).

grensoverschrijdende aanvaarding van elektronische vervoersinformatie door overheidsinstanties verplicht wordt gesteld.

Verordening (EU) nr. 952/2013 inzake het douanewetboek van de Unie¹⁷ en Richtlijn nr. 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten voor schepen¹⁸ bevatten al bepalingen die het mogelijk maken formele rapporteringsverplichtingen na te komen door de indiening van elektronische informatie, onder meer wat de vracht en de vervoersactiviteit betreft. Dit voorstel heeft tot doel elektronische informatie toe te staan om eisen inzake wettelijk verplichte informatie ook na het punt van binnenkomst in de EU of vóór het punt van uitgang uit de EU na te komen op het volledige grondgebied van de Unie. Geografisch begint de werkingssfeer van dit initiatief dus waar die van de verordening inzake het douanewetboek en/of de Richtlijn inzake maritieme rapporteringsformaliteiten eindigt (of eindigt ze waar die van deze handelingen begint).

Wat betreft de vervoersactiviteiten die onder de informatie-eisen vallen, overlappen deze werkingssferen echter: dit initiatief heeft betrekking op zowel intra-EU internationaal vervoer (dat niet onder de werkingssfeer van de verordening inzake het douanewetboek of die van de richtlijn inzake maritieme rapporteringsformaliteit valt), als op internationaal vervoer dat het grondgebied van een EU-lidstaat als plaats van herkomst of bestemming heeft, of op doorvoer via het grondgebied van een EU-lidstaat. Hierdoor zal de gecombineerde toepassing van dit initiatief en de twee EU-rechtshandelingen internationaal vrachtvervoer met herkomst en bestemming buiten de EU en intra-EU maritiem verkeer verder faciliteren. Ze zal het mogelijk maken elektronische middelen te gebruiken voor de verzending van wettelijk verplichte informatie over vrachtvervoer naar de instanties, niet alleen op het punt van binnenkomst in de EU en het punt van uitgang uit de EU, maar ook op het volledige EU-grondgebied.

Voor wat de wetgeving van de Unie betreft die de vervoersvoorwaarden op het grondgebied van de Unie regelt, brengt dit voorstel geen wijziging in bestaande bepalingen van relevante rechtshandelingen, maar heeft het eerder tot doel te zorgen voor:

- a) **een uniform rechtskader**, met inbegrip van specifieke eisen, voor de aanvaarding van elektronische informatie of documenten die deze informatie bevatten, in het geval van rechtshandelingen die:
- ofwel helemaal **niet voorzien in** de mogelijkheid om informatie/documenten elektronisch in te dienen, namelijk
- Verordening nr. 11/1960 betreffende de opheffing van discriminaties inzake vrachtprijzen en vervoervoorwaarden;
- Richtlijn 92/106/EEG houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten; en
- Verordening (EG) nr. 1072/2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg; of

¹⁷ Verordening (EU) nr. 952/2013 tot vaststelling van het douanewetboek; Uitvoeringsverordening (EU) 2015/2447 van de Commissie houdende nadere uitvoeringsvoorschriften voor enkele bepalingen van Verordening (EU) nr. 952/2013; Gedelegeerde Verordening (EU) 2015/2446 van de Commissie tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 952/2013 met nadere regels betreffende een aantal bepalingen van het douanewetboek van de Unie.

¹⁸ Richtlijn nr. 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten.

- **wel in deze mogelijkheid voorzien, maar niet of slechts in zeer beperkte mate** aangeven hoe deze informatie elektronisch moet worden gepresenteerd, namelijk:
- Richtlijn 2008/68/EG betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land;
- Verordening nr. 2015/1998 van de Commissie tot uitvoering van Verordening (EG) nr. 300/2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de veiligheid van de luchtvaart; Verordening (EG) nr. 1013/2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen;
- de voorstellen die momenteel in behandeling zijn in het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de herziening van Richtlijn 92/106/EEG (voorstel 2017/0290 (COD)) en Verordening (EG) nr. 1072/2009 (voorstel 2017/0123 (COD)).
- b) **interoperabiliteit van de verschillende IT-systemen** die momenteel worden gebruikt voor die rechtshandelingen welke:
- al **zeer gedetailleerde technische specificaties** bevatten: inzake het formaat voor de uitwisseling van elektronische gegevens en berichten voor aanvaarding door overheidsinstanties, voor wat bepaalde informatie met betrekking tot goederen en vervoersactiviteiten betreft, ongeacht de vervoerswijze, namelijk Verordening (EU) nr. 952/2013 inzake het douanewetboek van de Unie en Richtlijn nr. 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten voor schepen;
- **gedetailleerde specificaties bevatten, maar slechts voor één vervoerswijze**, namelijk Verordening (EU) nr. 164/2010 betreffende de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering voor de binnenvaart als bedoeld in artikel 5 van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) en Verordening (EU) nr. 1305/2014 van de Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem telematicatoepassingen voor goederenvervoer van het spoorwegsysteem (TSI TAF).
- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het initiatief heeft in het algemeen tot doel het ruimere gebruik mogelijk te maken van digitale technologieën die bijdragen tot: (i) het uit de weg ruimen van hinderpalen voor de vlotte werking van de interne markt; (ii) de modernisering van de economie; en (iii) een verbetering van de efficiëntie van de vervoerssector. Door uniforme voorwaarden vast te stellen voor de verdere ontwikkeling en uitrol van digitale technologieën voor elektronische uitwisseling van informatie in het goederenvervoer, zal dit initiatief ook bijdragen tot de ontwikkeling van de digitale eengemaakte markt.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag is artikel 91, artikel 100, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

Artikel 91 en artikel 100, lid 2, die moeten worden begrepen in het licht van artikel 90, waarin bepaald is dat de lidstaten een gemeenschappelijk vervoersbeleid moeten nastreven, schrijven voor dat het Europees Parlement en de Raad gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer naar of van het grondgebied van een lidstaat of internationaal vervoer dat het grondgebied van een of meer lidstaten doorkruist en passende bepalingen voor zee- en luchtvervoer vaststellen.

In artikel 192, lid 1, dat moet worden begrepen in het licht van artikel 191, is bepaald dat het Europees Parlement en de Raad de activiteiten vaststellen die de Unie moet ondernemen om, onder meer, de volksgezondheid en het milieu te beschermen.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Unilaterale initiatieven van lidstaten om de elektronische uitwisseling van vervoersdocumenten en -informatie ingang te doen vinden, zouden slechts een beperkt effect hebben als die initiatieven niet werden overgenomen in andere lidstaten die eveneens betrokken zijn bij de vervoersactiviteit in kwestie.

Zelfs wanneer alle EU-lidstaten wetgeving zouden aannemen om het gebruik van elektronische documenten te vergemakkelijken, bestaat er een groot risico dat de wetgeving van elke lidstaat andere eisen zou bevatten voor de aanvaarding van elektronische documenten en de indiening van geldige en authentieke wettelijk verplichte informatie in het algemeen. In de praktijk zouden elektronisch ingediende documenten en wettelijk verplichte informatie die voldoen aan de eisen voor aanvaarding in de ene lidstaat, niet worden aanvaard in de andere, waardoor belemmeringen zouden ontstaan op de interne markt.

Het meest geschikte niveau om het probleem en de oorzaken ervan aan te pakken is dan ook het EU-niveau, waar een uniforme aanpak met gemeenschappelijke normen voor de aanvaarding van elektronische documenten kan worden vastgesteld. In dat opzicht gaat dit initiatief nog een stap verder en vormt het een aanvulling op de maatregelen die al op EU-niveau zijn genomen om te zorgen voor uniforme voorwaarden voor de aanvaarding van elektronische informatie en documenten in het goederenvervoer, onder meer door te zorgen voor vertrouwen in de elektronische middelen die worden gebruikt om deze informatie en documenten uit te wisselen¹⁹.

- **Evenredigheid**

Het voorstel bevat maatregelen om drie afzonderlijke specifieke beleidsdoelstellingen te bereiken die rechtstreeks de twee belangrijkste oorzaken van het probleem aanpakken.

Om de belangrijkste oorzaak van het probleem aan te pakken, namelijk een versnipperd en onvoldoende specifiek rechtskader, bevat dit voorstel maatregelen om:

- (2) ervoor te zorgen dat de relevante overheidsinstanties in alle EU-lidstaten worden verplicht om elektronische documenten/informatie over goederenvervoer te aanvaarden;
- (3) ervoor te zorgen dat de instanties de aanvaardingsplicht op uniforme wijze toepassen.

Om de tweede oorzaak van het probleem aan te pakken, die voortvloeit uit het naast elkaar bestaan van meerdere en niet-interoperabele systemen, bevat het voorstel maatregelen om:

- (4) te zorgen voor interoperabiliteit van de IT-systemen en -oplossingen die worden gebruikt voor de elektronische uitwisseling van informatie in het goederenvervoer, en met name voor de uitwisseling van wettelijk verplichte informatie tussen bedrijven en overheidsinstanties (business-to-administration, B2A).

¹⁹ Met inbegrip van het kader voor het grensoverschrijdend gebruik van elektronische identificatie en elektronische handtekeningen, zoals vastgesteld bij de eIDAS-verordening.

Geen van de maatregelen gaat verder dan wat nodig is om de problemen op te lossen. De eerste reeks maatregelen bevat de verplichting voor overheidsinstanties om elektronische informatie/documenten te aanvaarden, maar verplicht hen niet om het elektronische formulier te gebruiken, noch in B2A, noch in B2B-relaties (business-to-business). Als deze verplichting zou worden opgelegd in B2B-relaties, zou de volledige uitwisseling van informatie en documenten in het goederenvervoer gedigitaliseerd zijn, maar dit is niet nodig om te zorgen voor aanvaarding door de instanties. De meeste sectorverenigingen hebben aangegeven dat de bedrijven klaar zijn en zullen overstappen op volledige digitalisering wanneer de instanties dit toestaan.

De instanties zijn evenwel niet verplicht om het even welke elektronische informatiebron van de bedrijven te aanvaarden. De maatregelen houden rekening met het feit dat de instanties vertrouwen moeten kunnen hebben in de authenticiteit en integriteit van de gepresenteerde informatie/documenten. De maatregelen verplichten de instanties ook om de informatie/documenten te aanvaarden als de elektronische middelen die gebruikt zijn voor de indiening ervan voldoen aan een vooraf vastgestelde reeks voorschriften.

De tweede reeks maatregelen verplicht de lidstaten om samen te werken teneinde hun (toekomstige) gedigitaliseerde processen voor het controleren van elektronisch ingediende informatie/documenten op elkaar af te stemmen. Deze samenwerking moet ook betrekking hebben op de reeks gegevenselementen die de instanties van de lidstaten nodig hebben om te kunnen voldoen aan de informatie-eisen die zijn vastgesteld in de relevante EU- en nationale rechtshandelingen. Deze maatregelen zorgen voor uniforme regels voor elektronische controle van informatie/documenten en dragen bij tot een vermindering van de administratieve nalevingskosten (en dus rompslomp) voor bedrijven. De maatregelen schrijven echter niet voor dat de informatie-eisen zelf, zoals vastgesteld in de respectieve wetgeving van de EU en de lidstaten, uniform moeten zijn.

De derde reeks maatregelen bevatten de functionele voorschriften voor de elektronische middelen die bedrijven kunnen gebruiken om de gevraagde wettelijk verplichte informatie bij de instanties in te dienen. Deze maatregelen voorzien ook in de opstelling van technische specificaties om de eisen ten uitvoer te leggen. Deze eisen en de bijbehorende technische specificaties zorgen ervoor dat de door de verschillende instanties van de lidstaten gebruikte IT-systemen zowel onderling als met de door de bedrijven gebruikte oplossingen interoperabel zijn. De eisen en specificaties faciliteren ook de interoperabiliteit van de B2A en B2B-oplossingen (die momenteel erg specifiek zijn voor bepaalde vervoerswijzen).

- **Keuze van het instrument**

Uit de effectbeoordeling is gebleken dat bindende wettelijke verplichte maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te bereiken. Een verordening is het meest geschikte instrument om de uniforme tenuitvoerlegging van de beoogde maatregelen te garanderen. Een richtlijn zou de verplichting opleggen om elektronisch gepresenteerde informatie te aanvaarden, waarbij de elektronische middelen waarmee de informatie ter beschikking wordt gesteld, moeten voldoen aan gemeenschappelijke functionele eisen, maar zou geen gemeenschappelijke bindende technische eisen opleggen.

Uit de actuele ontwikkelingen, onder meer in het kader van de tenuitvoerlegging van de richtlijn rapportageformaliteiten, blijkt dat de verschillende lidstaten een veelheid aan niet-interoperabele systemen zouden invoeren wanneer geen richtsnoeren of vrijwillige

richtsnoeren voor technische specificaties zouden worden opgesteld²⁰. Dat zou de nalevingskosten voor bedrijven doen toenemen; zij zouden moeten investeren in verschillende systemen om te kunnen voldoen aan de eisen van de verschillende lidstaten. Dit zou tot gevolg kunnen hebben dat bedrijven er de voorkeur aan geven op papier te blijven werken, wat de verwezenlijking van de doelstelling ernstig in het gedrang zou brengen.

Dit initiatief is zeer technisch van aard, en het is zeer waarschijnlijk dat het regelmatig zal moeten worden aangepast aan technische en juridische ontwikkelingen. Om dit te ondervangen, zijn een aantal uitvoeringsmaatregelen gepland, die met name betrekking zullen hebben op de technische specificaties voor de tenuitvoerlegging van de functionele eisen.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

• Raadpleging van belanghebbenden

De Commissie heeft actief overlegd met belanghebbenden en heeft uitgebreide raadplegingen gehouden gedurende de volledige effectbeoordeling. De raadplegingsactiviteiten bestonden onder meer uit:

- een door de Commissie georganiseerde openbare raadpleging van 25 oktober 2017 tot 18 januari 2018;
- een door de Commissie georganiseerd mkb-panel van 24 november 2017 tot 22 januari 2018;
- een juridische enquête onder particuliere en openbare belanghebbenden, georganiseerd door de consultant die verantwoordelijk is voor de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling, van 23 oktober 2017 tot 1 januari 2018;
- een gerichte enquête onder particuliere en openbare belanghebbenden, georganiseerd door de consultant die verantwoordelijk is voor de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling, van 27 oktober 2017 tot 7 januari 2018;
- 50 interviews met belanghebbenden, waaronder vertegenwoordigers uit de sector en nationale instanties, georganiseerd door de consultant die verantwoordelijk is voor de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling en zijn partners, tussen 20 oktober 2017 en 15 januari 2018;
- vergaderingen en workshops met belanghebbenden op diverse niveaus;
- vijf casestudy's onderzocht door de consultant die verantwoordelijk is voor de studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling, tussen 6 november 2017 en 15 januari 2018.

Deze raadplegingsactiviteiten hebben aanzienlijke input opgeleverd die geholpen heeft het probleem te valideren en verder te definiëren, de omvang ervan in te schatten en de voorkeuren van de belanghebbenden voor eventuele beleidsopties in kaart te brengen. De input op dit gebied was hoofdzakelijk afkomstig van de openbare raadpleging, het mkb-panel en de andere instrumenten voor overleg met de belanghebbenden²¹.

²⁰ Het valt te verwachten dat er verschillen zullen zijn tussen de eisen van de verschillende instanties, zowel binnen een lidstaat als tussen lidstaten. Dit blijkt duidelijk uit voorbeelden die tijdens de effectbeoordeling zijn verzameld.

²¹ Het onderstaand overzicht is gebaseerd op de reacties die zijn verzameld tijdens de openbare raadpleging en het mkb-panel. Voor een meer gedetailleerde omschrijving van de resultaten van de raadpleging, met inbegrip van de

De overgrote meerderheid van de geraadpleegde belanghebbenden, meer dan 90 % van de 265 mkb-respondenten die hebben deelgenomen aan de enquête van het mkb-panel²², en 88 van de 100 respondenten op de enquête van de openbare raadpleging, hebben aangegeven dat zij aanzienlijk of toch minstens enig voordeel verwachten van de elektronische gegevensuitwisseling.

90 % van de privé-ondernemingen en verenigingen die op de enquête van de openbare raadpleging heeft gereageerd, heeft aangegeven dat het niet-aanvaarden van elektronische vervoersdocumenten/-informatie door de instanties van de lidstaten een belangrijke oorzaak was van het probleem. Voor kleinere bedrijven is de belangrijkste reden om geen gebruik te maken van elektronische vervoersdocumenten dat hun klanten en zakelijke partners geen vervoersdocumenten in elektronisch formaat gebruiken, zo bleek uit de enquête van het mkb-panel. Dit werd op de voet gevolgd door de niet-aanvaarding door de instanties als reden waarom deze groep geen elektronische vervoersdocumenten gebruikt. De respondenten op de gerichte enquêtes en de deelnemers aan interviews benadrukten tegelijk ook dat de onzekerheid over de aanvaarding door de instanties de belangrijkste reden is waarom bedrijven geen elektronische documenten gebruiken. Meer dan 70 % van de respondenten op de enquête van de openbare raadpleging en het mkb-panel wezen ook op het gebrek aan interoperabiliteit van de huidige B2A en B2B IT-systemen en -oplossingen.

Naar analogie hiermee was ongeveer 90 % van de respondenten op de enquête van de openbare raadpleging van mening dat voor aanvaarding door de instanties van de lidstaten moest worden gezorgd, terwijl 88 % van oordeel was dat een juridisch bindende aanpak hiervoor doeltreffender was dan een niet-bindende. 90 % van alle respondenten op de enquête van de openbare raadpleging gaf ook aan de interoperabiliteit van B2A- en B2B-communicatie belangrijk te vinden. 75 % van de respondenten op de enquête van het mkb-panel gaf aan de aanvaarding door de instanties als een zeer belangrijke beleidsdoelstelling te beschouwen, en nog eens 13 % als een redelijk belangrijke.

Meer dan 70 % van de respondenten op zowel de enquête van de openbare raadpleging als de enquête van het mkb-panel is voorstander van gestandaardiseerde technische specificaties voor het uitwisselen van gegevens tussen logistiekbedrijven en openbare instanties; 88 % van de respondenten op de enquête van de openbare raadpleging vindt een juridisch bindende aanpak doeltreffender dan niet-bindende maatregelen. Wat B2B-communicatie betreft, was 67 % van alle 100 respondenten op de enquête van de openbare raadpleging van oordeel dat de juridisch bindende aanpak doeltreffender was, terwijl 84 % de voorkeur gaf aan vrijwillige maatregelen. 77 % van de respondenten op de enquête van het mkb-panel heeft aangegeven dat ze de mogelijkheid om één IT-toepassing/systeem te gebruiken voor de uitwisseling van elektronische vervoersdocumenten met de instanties zeer belangrijk (65 %) of redelijk belangrijk (22 %) vinden; de percentages zijn ongeveer hetzelfde wat het gebruik van één toepassing/systeem voor elektronische uitwisseling met alle andere bedrijven betreft (68 % zeer belangrijk, 19 % redelijk belangrijk).

input die werd gegeven tijdens de door de externe consultant uitgevoerde interviews en gevalsstudies, zie Ecorys et al. (2018) Studie ter ondersteuning van de effectbeoordeling, bijlagen VIII-XI.

²² Het aantal respondenten dat op de vragen over voordelen in de enquête van het mkb-panel heeft geantwoord, varieerde tussen 230 en 250, al naargelang de specifieke voordelen die in de verschillende vragen werden behandeld.

- **Bijebrengen en gebruik van expertise**

Het voorstel is gebaseerd op feitenonderzoek en overleg met deskundigen, met name voor de raming van de kosten en baten, met inbegrip van het opstellen van modellen voor de indirecte effecten en het effect op de modal shift. Externe consultants hebben een ondersteunende studie over de kosten en effecten opgesteld. Er is ook een beroep gedaan op externe consultants om een model op te stellen van de indirecte effecten en om de gevolgen voor de modal shift te beoordelen.

Deskundigen uit alle belangrijke categorieën belanghebbenden, zowel het bedrijfsleven als de instanties van de lidstaten, werden hier nauw bij betrokken, met name het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek. Dit heeft bijgedragen tot een uitgebreid en multimodaal perspectief op het probleem.

- **Effectbeoordeling**

De beleidsmaatregelen in dit voorstel zijn gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling. Het effectbeoordelingsverslag [SWD(2018) 184] kreeg een positief advies van de Raad voor regelgevingstoetsing [SEC(2018) 231]. De Raad voor regelgevingstoetsing heeft in zijn advies een aantal aanbevelingen gedaan betreffende de presentatie van de argumenten in het effectbeoordelingsverslag. In bijlage I bij het effectbeoordelingsverslag is kort uiteengezet op welke wijze rekening is gehouden met deze aanbevelingen.

Na uitgebreid overleg met belanghebbenden, vergaderingen met deskundigen, onafhankelijk onderzoek en eigen analyse van de Commissie is een lange lijst van beleidsmaatregelen opgesteld om de twee belangrijkste oorzaken van het probleem aan te pakken. De lijst werd vervolgens beoordeeld aan de hand van de volgende criteria: (i) juridische, politieke en technische haalbaarheid; (ii) effectiviteit; (iii) efficiëntie; en (iv) evenredigheid. Op basis van deze eerste beoordeling zijn een aantal beleidsmaatregelen afgewezen.

De geselecteerde beleidsmaatregelen werden gegroepeerd in vier afzonderlijke beleidsopties:

- Optie 1: volledige verplichting voor de lidstaten om te voldoen aan het huidige regelgevingskader voor de aanvaarding van elektronische vervoerovereenkomsten, met vrijwillige harmonisering van de tenuitvoerlegging
- Optie 2: volledige verplichting voor de instanties van de lidstaten om elektronische vervoerovereenkomsten te aanvaarden, met een minimum aan harmonisering van de tenuitvoerlegging
- Optie 3: volledige verplichting voor de instanties van de lidstaten om wettelijk verplichte vervoersinformatie of -documenten te aanvaarden, met gedeeltelijk geharmoniseerde tenuitvoerlegging
- Optie 4: volledige verplichting voor de instanties van de lidstaten om wettelijk verplichte vervoersinformatie of -documenten te aanvaarden, met volledig geharmoniseerde tenuitvoerlegging

Alle opties bevatten, voor het grootste gedeelte, dezelfde reeks beleidsmaatregelen. Deze maatregelen kunnen op bindende of niet-bindende wijze ten uitvoer worden gelegd, als maatregelen ter ondersteuning van vrijwillige acties door de lidstaten of in de vorm van regelgeving, zoals een nieuwe rechtshandeling van de EU en de ondertekening van bilaterale overeenkomsten met derde landen. De logica achter de samenstelling van de beleidsopties is

een combinatie van deze maatregelen, met variaties volgens twee assen: enerzijds het toepassingsgebied van het beleidsinitiatief, en anderzijds het niveau van de regelgevende kracht van het optreden.

Vervolgens werd een vergelijkende analyse uitgevoerd van de effectiviteit, efficiëntie, kosten en baten van de vier opties. Uit deze analyse is gebleken dat: (i) de tenuitvoerlegging van beleidsopties 3 en 4 zeer vergelijkbare kosten en baten zou opleveren; en (ii) beide opties aanzienlijk zouden bijdragen tot de oplossing van de vastgestelde problemen, waarbij de effectiviteit bij het bereiken van de specifieke en algemene beleidsdoelstellingen aanzienlijk hoger zou zijn dan voor optie 1 of 2.

De grote effectiviteit van opties 3 en 4 is enerzijds het gevolg van het feit dat meer informatie onder de aanvaardingsverplichting valt, en anderzijds van de specifiekere bindende voorschriften voor de aanvaarding van elektronische middelen. De aanvaardingsverplichting is niet gedefinieerd in termen van specifieke documenten, zoals in opties 1 en 2, maar in termen van "informatie" die vereist wordt door de EU- en nationale regelgeving inzake de voorwaarden voor internationaal goederenvervoer op het grondgebied van de lidstaten van de EU. Ze heeft dus niet alleen betrekking op elektronische vervoersovereenkomsten, maar ook op alle formaten voor de weergave van elektronische informatie, voor zover rekening wordt gehouden met: (i) de in de toepasselijke wetgeving opgenomen eisen inzake de inhoud van de informatie; en (ii) de eisen voor de elektronische middelen waarmee deze informatie ter beschikking kan worden gesteld, welke worden vastgesteld in het kader van de voorgestelde nieuwe rechtshandeling.

Optie 3 was de voorkeursoptie, die gebruikt is als basis voor de opstelling van dit voorstel. Bij de keuze tussen opties 3 en 4 is rekening gehouden met de standpunten van de belanghebbenden en met overwegingen inzake evenredigheid. Met name belanghebbenden uit de sectoren zee-, lucht- en spoorvervoer hebben duidelijk gemaakt dat een multimodale aanpak weliswaar noodzakelijk is, maar dat de Commissie moet vermijden een uniforme oplossing voor te stellen²³. De belangrijkste redenen daarvoor hebben betrekking op de investeringen die deze sectoren al hebben gedaan in aanverwante oplossingen. Deze oplossingen zijn ontwikkeld op basis van de huidige voorschriften in internationale verdragen en de EU-wetgeving. Zoals benadrukt in de juridische analyse in dit verslag, zijn deze oplossingen specifiek voor een bepaalde vervoerswijze en vertonen ze onderling aanzienlijke verschillen.

Het opleggen van volledig gemeenschappelijke technische specificaties voor interoperabiliteit voor alle oplossingen voor de B2A-uitwisseling van wettelijk verplichte informatie in alle vervoerswijzen, zoals voorgesteld in optie 4, zou van de bedrijven in deze sectoren een hogere initiële investering vergen om zich aan te passen aan de nieuwe eisen.

In optie 3 wordt de mate waarin dergelijke gemeenschappelijke technische specificaties voor alle vervoerswijzen moeten worden opgesteld, bepaald op basis van een specifieke effectbeoordeling. Deze effectbeoordeling heeft tot doel nauwkeuriger na te gaan welke gemeenschappelijke technische specificaties voor alle vervoerswijzen minstens noodzakelijk zijn om te zorgen voor interoperabiliteit tussen alle door de instanties gebruikte systemen en de door de bedrijven gebruikte oplossingen, en tegelijk te streven naar de beste kostenbatenverhouding tussen de nalevingskosten voor de bedrijven en de toekomstige baten.

²³ Zie voor de ECSA en de WSC (zeevervoer) en voor de CER (spoorvervoer) bijvoorbeeld de standpuntnota's die zijn ingediend in reactie op de aanvangseffectbeoordeling. De IATA heeft actief deelgenomen aan bijna alle seminars voor raadpleging van belanghebbenden, waar zij dit standpunt ook duidelijk heeft herhaald.

Op basis van de argumenten van belanghebbenden uit de sector wordt ervan uitgegaan dat een toereikende interoperabiliteit kan worden gegarandeerd zonder volledige harmonisatie van de eisen in alle vervoerwijzen. De meeste belanghebbenden uit de sector waren specifiek van mening dat minstens een gemeenschappelijke multimodale data dictionary nodig is om interoperabiliteit te bereiken²⁴. Technische specificaties voor de tenuitvoerlegging van andere eisen, zoals specificaties voor authenticiteit of integriteit, kunnen specifiek worden opgesteld voor de verschillende vervoerswijzen indien uit een afzonderlijke effectbeoordelingsanalyse blijkt dat dit voor sommige van de (gemeenschappelijke) eisen de meest kostenefficiënte aanpak zou zijn.

De **belangrijkste verwachte voordelen** van de voorkeursoptie zijn van economische en ecologische aard. De sector verwacht 20-27 miljard euro te besparen in de periode 2018-2040, in vergelijking met een scenario zonder beleidsoptreden op EU-niveau (het basisscenario), dankzij de afname van de administratieve kosten (kosten voor het beheer en de uitwisseling van vervoersinformatie en -documentatie). Dit staat gelijk met een besparing van 75-102 miljoen uren per jaar (of 36 000-49 000 voltijdequivalenten). Naar verwachting zal ongeveer 60 % van alle besparingen aan administratieve kosten ten goede komen van de wegvervoerders, die voor 99 % kleine en middelgrote ondernemingen zijn.

Er wordt ook een positief effect op het milieu verwacht omdat het aandeel van het wegvervoer in de modale mix in 2030 lager zal zijn dan in het basisscenario. In cumulatieve termen wordt de afname van de CO₂-emissies in vergelijking met het basisscenario geraamd op meer dan 1 300 ton in de periode 2018-2040, een daling van de externe kosten met 74 miljoen euro. De congestiekosten zullen in dezelfde periode naar verwachting met bijna 300 miljoen* euro afnemen in vergelijking met het basisscenario. Aangezien elk verzendingsdocument gemiddeld 1 tot 5 keer wordt geprint, zullen ook 2 tot 8 miljard vellen papier worden uitgespaard, het equivalent van 180 000 tot 900 000 bomen per jaar.

De **belangrijkste verwachte kosten** hebben betrekking op de investeringen die noodzakelijk zijn om te voldoen aan de eisen van het nieuwe beleid. In vergelijking met het basisscenario worden de kosten voor de overheidsinstanties geraamd op ongeveer 268 miljoen euro gedurende de volledige periode waarin de elektronische vervoersdocumenten ten uitvoer worden gelegd; 17 miljoen euro daarvan hebben betrekking op de certificering van dienstverleners, en 251 miljoen euro op handhaving. Bovendien zal van de nationale instanties worden verwacht dat zij investeren in nieuwe IT-systemen of hun bestaande systemen aanpassen; deze kosten zullen allicht beperkt zijn. De nalevingskosten voor bedrijven zullen naar schatting rond de 4,4 miljard euro bedragen.

Het effect op de werkgelegenheid kan licht negatief zijn in het geval personeel dat zich bezighield met het beheer van documenten niet wordt ingezet voor andere taken. Naar verwachting zullen de negatieve gevolgen grotendeels worden gecompenseerd door de groei van de sector als geheel. De grotere vraag naar IT-oplossingen en -systemen zal allicht kansen creëren voor IT-dienstverleners, waardoor het aantal hooggekwalificeerde banen toeneemt.

De toename van de luchtvervuiling door de scheepvaart kan leiden tot licht negatieve externe effecten in vergelijking met het basisscenario; deze worden geraamd op ongeveer 41 miljoen

²⁴ Tijdens een interactieve feedbacksessie die werd georganiseerd in het kader van de workshop over e-documenten in Tallinn, was 73 % van de respondenten voorstander van de opstelling van gestandaardiseerde technische specificaties voor de uitwisseling van gegevens tussen logistiekbedrijven en openbare instanties. De Union TLF (Franse federatie van vervoers- en logistiekbedrijven) heeft voorgesteld één gegevensreeks op te stellen op het niveau van de EU. Volgens de gerichte interviews (bron: Ecorys et al.) heeft deze groep van expediteurs het belang benadrukt van een gemeenschappelijke gegevensreeks die wordt gehandhaafd op basis van EU-wetgeving. Ook in het standpunt van de Finse regering over dit initiatief werd specifiek gewezen op de behoefte aan een gemeenschappelijke gegevensreeks.

euro gedurende de volledige periode waarin de elektronische vervoersdocumenten ten uitvoer worden gelegd.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Het voorstel zorgt voor een aanzienlijke vereenvoudiging en een verbetering van de efficiëntie omdat de marktdeelnemers met minder administratieve rompslomp worden geconfronteerd bij het naleven van de eisen inzake wettelijk verplichte informatie in verband met het vervoer van goederen op het grondgebied van de Unie.

Deze **afname van de administratieve lasten** zal naar verwachting worden bereikt door: ervoor te zorgen dat marktdeelnemers de wettelijk verplichte informatie elektronisch ter beschikking kunnen stellen van de instanties; en de procedures die de instanties van de lidstaten gebruiken om elektronisch ingediende wettelijk verplichte informatie te controleren, op elkaar af te stemmen. Zoals eerder benadrukt zullen de administratieve kosten voor het bedrijfsleven naar verwachting aanzienlijk dalen.

Met name het mkb en micro-ondernemingen zullen voordeel ondervinden van het feit dat ze de wettelijk verplichte informatie op eenvoudige en onderling afgestemde wijze ter beschikking kunnen stellen van de instanties, ongeacht de lidstaat of de bevoegde instanties. Dit komt doordat het mkb en micro-ondernemingen verhoudingsgewijs gevoeliger zijn voor inefficiënt beheer en verloren personeeluren.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft gevolgen voor de bij artikel 8 van het Handvest gegarandeerde bescherming van persoonsgegevens. Elke verwerking van persoonsgegevens in het kader van het voorstel gebeurt in overeenstemming met de EU-wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens, met name de algemene verordening gegevensbescherming.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

De voorkeursoptie heeft geen gevolgen voor de begroting.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De Commissie zal de voortgang, de gevolgen en de resultaten van dit initiatief volgen via een reeks monitoring- en evaluatiemechanismen. De Commissie zal de vooruitgang bij het bereiken van de specifieke doelstellingen van het nieuwe voorstel meten.

Verzoeken om informatie (verslagen, antwoorden op enquêtes) worden zorgvuldig afgewogen om te voorkomen dat onevenredige nieuwe rapporteringseisen extra lasten creëren voor de belanghebbenden.

Vijf jaar na de uiterste datum voor de tenuitvoerlegging van het wetsvoorstel zal de Commissie een evaluatie uitvoeren om na te gaan of de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt. Deze evaluatie wordt gebaseerd op verslagen van de lidstaten, enquêtes onder belanghebbenden en andere input (zoals klachten) van vervoersondernemingen. De evaluatie zal als input worden gebruikt voor toekomstige besluitvormingsprocessen, teneinde te

garanderen dat de nodige aanpassingen worden doorgevoerd om de reeks doelstellingen te bereiken.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het voorstel is ingedeeld in vijf hoofdstukken. Het eerste en laatste hoofdstuk hebben respectievelijk betrekking op het algemene toepassingsgebied en sommige horizontale bepalingen, terwijl de hoofdstukken II, III en IV meer in detail ingaan op de instrumenten.

In artikel 1 is het toepassingsgebied van de verordening vastgesteld.

Artikel 2 bevat bepalingen over de aan de Commissie gedelegeerde bevoegdheden tot wijziging van niet-essentiële onderdelen in bijlage 1 bij deze verordening, waarin de onder het toepassingsgebied van de verordening vallende eisen inzake wettelijk verplichte informatie zijn opgesomd.

Artikel 3 bevat de definities.

In artikel 4 zijn de eisen vastgesteld met betrekking tot het elektronische formaat waarin de betrokken marktdeelnemers wettelijk verplichte vervoersinformatie (eFTI) ter beschikking moeten stellen.

In artikel 5 is bepaald dat de bevoegde instanties van de lidstaten verplicht zijn om de informatie te aanvaarden die, overeenkomstig de voorwaarden van artikel 4, op elektronische wijze door de betrokken marktdeelnemers is ingediend.

Artikel 6 schrijft voor dat de bevoegde instanties, eFTI-dienstverleners en betrokken marktdeelnemers maatregelen moeten nemen om de vertrouwelijkheid te garanderen van de overeenkomstig deze verordening verwerkte en uitgewisselde informatie.

Artikel 7 verplicht de Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen waarin een gemeenschappelijke gegevensreeks en subreeksen worden vastgesteld met betrekking tot de regelgevende eisen onder het toepassingsgebied van deze verordening, en waarin gemeenschappelijke procedures en regels worden vastgesteld voor de toegang tot en verwerking van elektronisch ingediende wettelijk verplichte informatie door de bevoegde instanties. Dit moet ervoor zorgen dat de maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de verplichting om elektronisch ingediende wettelijk verplichte informatie te aanvaarden, op uniforme wijze worden toegepast door de instanties van de lidstaten.

Artikel 8 bevat de functionele eisen voor de eFTI-platformen waarmee de wettelijk verplichte informatie ter beschikking kan worden gesteld door de betrokken marktdeelnemers, en machtigt de Commissie om uitvoeringshandelingen met gedetailleerde regels voor de tenuitvoerlegging van deze platformen vast te stellen. Het doel van deze eisen is ervoor te zorgen dat de gegevens zodanig door middel van deze platformen kunnen worden beheerd dat essentiële aspecten zoals de beschikbaarheid, authenticiteit, integriteit, vertrouwelijkheid en de beveiliging van de gegevens gewaarborgd zijn. Deze eisen zijn algemeen; de gedetailleerde regels voor de tenuitvoerlegging ervan zullen ook op zodanige wijze worden opgesteld dat ze blijven openstaan voor alle actuele of toekomstige technologieën die deze functies kunnen vervullen.

Artikel 9 bevat eisen voor eFTI-dienstverleners die diensten op het gebied van wettelijk verplichte informatie verstrekken aan de betrokken marktdeelnemers op basis van de eFTI-platformen.

In de artikelen 10, 11 en 12 zijn de regels vastgesteld voor een systeem om de eFTI-platformen en de eFTI-dienstverleners te certificeren.

In artikel 13 zijn de voorwaarden vastgesteld voor de overdracht van gedelegeerde bevoegdheden aan de Commissie in het kader van deze verordening.

In artikel 14 is de comitéprocedure vastgesteld voor de uitoefening door de Commissie van de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen vast te stellen in het kader van deze verordening.

Artikel 15 verplicht de Commissie een evaluatie uit te voeren van de tenuitvoerlegging van deze verordening, teneinde de prestaties van de verordening af te toetsen aan het beoogde doel. Dit artikel verplicht de lidstaten tevens om de Commissie te helpen bij het verzamelen van de informatie die nodig is om het evaluatieverslag op te stellen.

Artikel 16 verplicht de lidstaten om de twee jaar, voor elk jaar van de rapporteringsperiode, specifieke informatie te verstrekken met het oog op de monitoring van de effecten van de tenuitvoerlegging van deze verordening.

Artikel 17 bevat bepalingen betreffende de datum van inwerkingtreding en toepassing van deze verordening.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake elektronische informatie over goederenvervoer

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, artikel 100, lid 2, en artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²⁵,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁶,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De efficiëntie van het goederenvervoer en de goederenlogistiek is van vitaal belang voor het concurrentievermogen van de economie van de Unie, de werking van de interne markt en de sociale en economische samenhang van alle regio's in de Unie.
- (2) Goederenbewegingen gaan gepaard met een grote hoeveelheid informatie die nog steeds op papier wordt uitgewisseld, zowel tussen bedrijven onderling als tussen bedrijven en overheidsinstanties. Het gebruik van papieren documenten brengt aanzienlijke administratieve rompslomp met zich mee voor logistieke ondernemingen.
- (3) Het gebrek aan een uniform wetgevingskader op het niveau van de Unie, dat overheidsinstanties verplicht om relevante informatie over goederenvervoer in elektronische vorm te aanvaarden, wordt beschouwd als de belangrijkste reden waarom de kansen op vereenvoudiging en grotere efficiëntie dankzij de digitalisering nog steeds onderbenut blijven. De niet-aanvaarding van elektronische informatie door overheidsinstanties heeft niet alleen gevolgen voor de communicatie tussen deze instanties en marktdeelnemers, maar verhindert indirect ook de ontwikkeling van vereenvoudigde elektronische communicatie tussen bedrijven in de hele Unie.
- (4) Sommige domeinen van de vervoerswetgeving van de Unie verplichten de instanties om gedigitaliseerde informatie te aanvaarden, maar dit geldt nog lang niet voor alle relevante wetgeving van de Unie. Het moet mogelijk zijn om elektronische middelen te gebruiken om wettelijk verplichte informatie over goederenvervoer op het hele grondgebied van de Unie en voor alle relevante fasen van vervoersactiviteiten in de

²⁵ PB C , blz. .

²⁶ PB C , blz. .

Unie ter beschikking te stellen van de autoriteiten. Die mogelijkheid moet bovendien gelden voor alle wettelijk verplichte informatie in alle vervoerswijzen.

- (5) De instanties van de lidstaten moeten dan ook worden verplicht om elektronisch ingediende informatie te aanvaarden telkens wanneer marktdeelnemers verplicht zijn om informatie te verstrekken als bewijs van naleving van de voorwaarden die zijn vastgesteld in overeenkomstig titel VI van het derde deel van het Verdrag vastgestelde EU-handelingen of, gezien de vergelijkbaarheid van de situaties, EU-wetgeving inzake de overbrenging van afvalstoffen. Dit geldt ook wanneer de nationale wetgeving van een lidstaat inzake aangelegenheden die zijn geregeld bij titel VI van het derde deel van het Verdrag, een verplichting bevat om wettelijk verplichte informatie in te dienen die geheel of gedeeltelijk identiek is aan de informatie die uit hoofde van de wetgeving van de Unie moet worden verstrekt.
- (6) Aangezien deze verordening alleen tot doel heeft het verstrekken van informatie, met name via elektronische middelen, te vereenvoudigen, mag ze geen afbreuk aan de bepalingen van de wetgeving van de Unie of de lidstaten met betrekking tot de inhoud van wettelijk verplichte informatie en mag ze, met name, geen aanvullende eisen inzake wettelijk verplichte informatie opleggen. Het doel van deze verordening is het mogelijk te maken om eisen inzake wettelijk verplichte informatie na te leven met elektronische middelen in plaats van papieren documenten, maar ze mag geen andere gevolgen hebben voor de relevante bepalingen van de Unie inzake eisen voor documenten die moeten worden gebruikt voor de gestructureerde presentatie van de informatie in kwestie. Deze verordening mag ook geen gevolgen hebben voor de procedurele bepalingen van de wetgeving van de Unie inzake de overbrenging van afvalstoffen. De verordening mag evenmin afbreuk doen aan bepalingen inzake rapporteringsverplichtingen die zijn vastgesteld in Verordening (EU) nr. 952/2013 of uit hoofde daarvan vastgestelde uitvoeringshandelingen of gedelegeerde handelingen.
- (7) Het gebruik van elektronische middelen voor de uitwisseling van informatie overeenkomstig deze verordening moet zodanig worden georganiseerd dat de beveiliging en de vertrouwelijkheid van gevoelige commerciële informatie gewaarborgd zijn.
- (8) Om marktdeelnemers in staat te stellen de relevante informatie op dezelfde wijze in elektronische vorm te verstrekken in alle lidstaten, moeten gemeenschappelijke specificaties worden vastgesteld door de Commissie. Die specificaties moeten ervoor zorgen dat de gegevens interoperabel zijn voor de verschillende gegevensreeksen en subreeksen van relevante wettelijk verplichte informatie, en moeten gemeenschappelijke procedures en gedetailleerde regels bevatten voor de toegang tot en verwerking van die informatie door de bevoegde instanties.
- (9) Bij het vaststellen van die specificaties moet rekening worden gehouden met de relevante specificaties voor gegevensuitwisseling die zijn vastgesteld in relevante wetgeving van de Unie en in relevante Europese en internationale normen voor multimodale gegevensuitwisseling, en met de beginselen en aanbevelingen die zijn vastgesteld in het Europees interoperabiliteitskader²⁷, dat voorziet in een aanpak voor de verlening van Europese digitale openbare diensten waarover overeenstemming is bereikt door de lidstaten. Er moet ook worden gewaarborgd dat deze specificaties technologisch neutraal blijven en openstaan voor innoverende technologieën.

²⁷ Europees interoperabiliteitskader – Implementatiestrategie, Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, COM(2017) 134.

- (10) In deze verordening moeten de functionele eisen worden vastgesteld die van toepassing zijn op platformen die gebaseerd zijn op informatie- en communicatietechnologie en die door marktdeelnemers kunnen worden gebruikt om de wettelijk verplichte informatie over goederenvervoer in elektronisch formaat (eFTI) in te dienen bij de bevoegde instanties (eFTI-platformen). Ook de voorwaarden voor derde partijen die diensten verlenen aan het eFTI-platform (eFTI-dienstverleners) moeten worden vastgesteld.
- (11) Om zowel bij de instanties van de lidstaten als bij de marktdeelnemers het vertrouwen op te bouwen in het feit dat de eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners aan deze eisen voldoen, moeten de instanties van de lidstaten een certificeringssysteem opzetten dat gebaseerd is op accreditatie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad²⁸.
- (12) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de tenuitvoerlegging van de verplichting om wettelijk verplichte informatie te aanvaarden die overeenkomstig deze verordening in elektronisch formaat is ingediend, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁹.
- (13) De Commissie moet met name uitvoeringsbevoegdheden krijgen om een gemeenschappelijke gegevensreeks en subreeksen vast te stellen met betrekking tot de respectieve eisen inzake wettelijk verplichte informatie die onder deze verordening valt, en om gemeenschappelijke procedures en gedetailleerde regels op te stellen betreffende de toegang tot en verwerking van die informatie door bevoegde instanties wanneer de betrokken marktdeelnemers deze informatie elektronisch indienen, met inbegrip van gedetailleerde voorschriften en technische specificaties.
- (14) De Commissie moet ook uitvoeringsbevoegdheden krijgen om gedetailleerde regels vast te stellen voor de tenuitvoerlegging van de eisen voor de eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners.
- (15) Teneinde de goede toepassing van deze verordening te garanderen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen:
- om deel B van bijlage I aan te vullen met de lijsten van eisen inzake wettelijk verplichte informatie in de wetgeving van de lidstaten die bij de Commissie is aangemeld overeenkomstig deze verordening;
 - om deel A van bijlage I te wijzigen, teneinde rekening te houden met alle door de Commissie vastgestelde gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen waarin nieuwe eisen inzake wettelijk verplichte informatie van de Unie worden vastgesteld voor het vervoer van goederen;
 - om deel B van bijlage I aan te vullen met alle nieuwe bepalingen van relevante nationale wetgeving waarbij wijzigingen van nationale eisen inzake wettelijk

²⁸ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

²⁹ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

verplichte informatie worden aangebracht of nieuwe relevante eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen en door de lidstaten bij de Commissie zijn aangemeld overeenkomstig deze verordening;

- om bepaalde technische aspecten van deze verordening aan te vullen, namelijk wat de regels voor certificering van eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners betreft.

- (16) Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven³⁰. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (17) Daar de doelstellingen van deze verordening, namelijk het waarborgen van een uniforme aanpak bij de aanvaarding van elektronisch verstrekte informatie over goederenvervoer door de instanties van de lidstaten, niet voldoende kunnen worden bereikt door de lidstaten, maar, gezien de behoefte om gemeenschappelijke eisen vast te stellen, beter op het niveau van de Unie kunnen worden bereikt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (18) De elektronische verwerking van persoonsgegevens die nodig is in het kader van de wettelijk verplichte informatie over het goederenvervoer, moet worden verricht overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad³¹.
- (19) De Commissie moet een evaluatie van deze verordening uitvoeren. Er moet informatie worden verzameld om deze evaluatie te onderbouwen en om de prestaties van de wetgeving te toetsten aan de beoogde doelstellingen.
- (20) Deze verordening kan niet effectief worden toegepast alvorens de daarin voorziene gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen in werking zijn getreden. Deze verordening moet derhalve van toepassing worden met ingang van [datum invullen] om de Commissie de tijd te geven die handelingen vast te stellen.
- (21) De Europese toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd in overeenstemming met artikel 28, lid 2, van Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad³² en heeft op xx XXX 20xx³³ advies uitgebracht,

³⁰ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

³¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1).

³² Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens (PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1).

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. Bij deze verordening wordt een juridisch kader vastgesteld voor de elektronische verstrekking van wettelijk verplichte informatie over het vervoer van goederen op het grondgebied van de Unie. Daartoe zijn in deze verordening:
 - (a) de voorwaarden vastgesteld waaronder de bevoegde instanties van de lidstaten informatie moeten aanvaarden die elektronisch is ingediend door de betrokken marktdeelnemers;
 - (b) de regels vastgesteld voor het verlenen van diensten die betrekking hebben op de elektronische verstrekking van wettelijk verplichte informatie door de betrokken marktdeelnemers.
2. Deze verordening is van toepassing op de eisen inzake wettelijk verplichte informatie die is uiteengezet in handelingen van de Unie waarin de voorwaarden voor het vervoer van goederen op het grondgebied van de Unie zijn vastgesteld, overeenkomstig titel VI van het derde deel van het Verdrag, of waarin de voorwaarden voor overbrengingen van afvalstoffen zijn vastgesteld. Wat de overbrenging van afvalstoffen betreft, is deze verordening niet van toepassing op controles door douanebeambten, zoals vastgesteld in de toepasselijke voorschriften van de Unie. De handelingen van de Unie waarop deze verordening van toepassing is en de overeenkomstige eisen inzake wettelijk verplichte informatie zijn opgesomd in deel A van bijlage I.

Deze verordening is ook van toepassing op eisen inzake wettelijk verplichte informatie die zijn vastgesteld in de wetgeving van de lidstaten inzake aangelegenheden die zijn geregeld bij titel VI van het derde deel van het Verdrag en waarbij vereist wordt dat informatie wordt verstrekt die geheel of gedeeltelijk identiek is aan de informatie die krachtens de in de eerste alinea bedoelde eisen moeten worden verstrekt.

De nationale wetgeving en de overeenkomstige in de tweede alinea bedoelde eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden opgesomd in deel B van bijlage I, overeenkomstig de in artikel 2, onder b), uiteengezette procedure.
3. Uiterlijk op [OP: datum van inwerkingtreding van deze verordening invullen] stellen de lidstaten de Commissie in kennis van de bepalingen van de nationale wetgeving en de overeenkomstige in de tweede alinea van lid 2 vermelde eisen inzake wettelijk verplichte informatie die in deel B van bijlage I moeten worden opgenomen. De lidstaten stellen de Commissie ook in kennis van alle nieuwe onder lid 2 vallende bepalingen van later vastgestelde nationale wetgeving waarbij die eisen inzake wettelijke verplichte informatie worden gewijzigd of nieuwe relevante eisen inzake

wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld, binnen een maand na de vaststelling van die bepalingen.

Artikel 2
Aanpassing van bijlage I

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 13 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van bijlage I, teneinde:

- (c) een verwijzing op te nemen naar een door de Commissie vastgestelde gedelegeerde handeling of uitvoeringshandeling waarbij nieuwe eisen inzake wettelijk verplichte informatie worden vastgesteld met betrekking tot rechtshandelingen van de Unie inzake het vervoer van goederen overeenkomstig titel VI van het derde deel van het Verdrag.
- (d) verwijzingen op te nemen naar nationale wetgeving en eisen inzake wettelijk verplichte informatie die door de lidstaten zijn aangemeld overeenkomstig artikel 1, lid 3.

Artikel 3
Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (5) "wettelijk verplichte informatie": informatie, al dan niet als een document gepresenteerd, die betrekking heeft op goederenvervoer op het grondgebied van de Unie, met inbegrip van doorvoer, die door een betrokken marktdeelnemer moet worden verstrekt overeenkomstig de bepalingen van artikel 1, lid 2, teneinde de naleving van de relevante eisen van de desbetreffende handelingen aan te tonen.
- (6) "eis inzake wettelijk verplichte informatie": een eis om wettelijk verplichte informatie te verstrekken;
- (7) "elektronische informatie over goederenvervoer" (eFTI): een reeks gegevenselementen die elektronisch worden verwerkt met het oog op de uitwisseling van wettelijk verplichte informatie tussen betrokken marktdeelnemers en met de bevoegde overheidsinstanties;
- (8) "verwerking": een bewerking of een geheel van bewerkingen die worden uitgevoerd op eFTI, al dan niet uitgevoerd via geautomatiseerde procédés, zoals het verzamelen, vastleggen, ordenen, structureren, opslaan, bijwerken of wijzigen, opvragen, raadplegen, gebruiken, verstrekken door middel van doorzending, verspreiden of op andere wijze ter beschikking stellen, aligneren of combineren, afschermen, wissen of vernietigen van gegevens;
- (9) "eFTI-platform": een op informatie- en communicatietechnologie (ICT) gebaseerde oplossing, zoals een besturingssysteem, een besturingsomgeving of een gegevensbank die bestemd is om te worden gebruikt voor de verwerking van eFTI;
- (10) "eFTI-platformontwikkelaar": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die een eFTI-platform heeft ontwikkeld of verkregen, hetzij om wettelijk verplichte informatie met betrekking tot zijn eigen economische activiteiten te verwerken, hetzij om dat platform op de markt te brengen;

- (11) "eFTI-dienst": een dienst die bestaat uit eFTI-verwerking door middel van een eFTI-platform, alleen of in combinatie met andere ICT-oplossingen, met inbegrip van andere eFTI-platformen;
- (12) "eFTI-dienstverlener": een natuurlijke persoon of rechtspersoon die een eFTI-dienst verleent aan betrokken marktdeelnemers op basis van een overeenkomst;
- (13) "betrokken marktdeelnemer": een exploitant van vervoersactiviteiten of logistieke activiteiten, of een andere natuurlijke persoon of rechtspersoon, die verantwoordelijk is voor de verstrekking van wettelijk verplichte informatie aan de bevoegde instanties, overeenkomstig de relevante eis inzake wettelijk verplichte informatie;
- (14) "voor mensen leesbaar formaat": een weergave van de gegevens in elektronische vorm die gebruikt kan worden als informatie voor een natuurlijke persoon, zonder dat verdere verwerking noodzakelijk is;
- (15) "machineleesbaar formaat": een weergave van de gegevens in elektronische vorm die gebruikt kan worden voor automatische verwerking door een machine;
- (16) "conformiteitsbeoordelingsinstantie": een conformiteitsbeoordelingsinstantie in de zin van artikel 2, punt 13, van Verordening (EG) nr. 765/2008, die overeenkomstig die verordening is geaccrediteerd om conformiteitsbeoordelingen van een eFTI-platform of een eFTI-dienstverlener uit te voeren.

HOOFDSTUK II

VIA ELEKTRONISCHE WEG VERSTREKTE WETTELIJK VERPLICHTE INFORMATIE

Artikel 4

Eisen voor betrokken marktdeelnemers

1. Wanneer betrokken marktdeelnemers via elektronische weg wettelijk verplichte informatie verstrekken, doen zij dit op basis van gegevens die verwerkt zijn in een gecertificeerd eFTI-platform en, indien van toepassing, door een gecertificeerde eFTI-dienstverlener. De wettelijk verplichte informatie wordt in een machineleesbaar formaat en, op verzoek van de bevoegde instantie in een voor mensen leesbaar formaat ter beschikking gesteld.

Informatie in machineleesbaar formaat wordt verstrekt via een geauthenticeerde en beveiligde verbinding met de gegevensbron van een eFTI-platform. Betrokken marktdeelnemers delen het internetadres mee waar de informatie kan worden geraadpleegd, samen met alle andere elementen die nodig zijn om de bevoegde instantie in staat te stellen de wettelijk verplichte informatie als uniek te identificeren.

Informatie in machineleesbaar formaat wordt ter plaatse verstrekt, op een scherm of elektronische apparatuur die eigendom is van de betrokken marktdeelnemer of door de bevoegde instanties.

2. De lidstaten nemen maatregelen om hun bevoegde instanties in staat te stellen wettelijk verplichte informatie die door betrokken marktdeelnemers ter beschikking is gesteld in een machineleesbaar formaat, overeenkomstig lid 1, tweede alinea, te verwerken overeenkomstig de bepalingen die de Commissie krachtens artikel 7 heeft vastgesteld.

Artikel 5

Aanvaarding door bevoegde instanties

De bevoegde autoriteiten van de lidstaten aanvaarden wettelijk verplichte informatie die elektronisch door de betrokken marktdeelnemers ter beschikking is gesteld overeenkomstig artikel 4.

Artikel 6

Vertrouwelijke commerciële informatie

De bevoegde instanties, eFTI-dienstverleners en betrokken marktdeelnemers dienen maatregelen te nemen om de vertrouwelijkheid te garanderen van de overeenkomstig deze verordening verwerkte en uitgewisselde informatie.

Artikel 7

Gemeenschappelijke eFTI-gegevensreeks, procedures en regels voor toegang

De Commissie stelt het volgende vast door middel van uitvoeringshandelingen:

- (a) een gemeenschappelijke eFTI-gegevensreeks en subreeksen met betrekking tot de respectieve eisen inzake wettelijke verplichte informatie, met inbegrip van de overeenkomstige definities voor elk gegevenselement dat in de gemeenschappelijke gegevensreeks en subreeksen is opgenomen;
- (b) gemeenschappelijke procedures en gedetailleerde regels, met inbegrip van gemeenschappelijke technische specificaties, inzake de toegang van bevoegde instanties tot eFTI-platformen, met inbegrip van procedures voor de verwerking van wettelijk verplichte informatie die elektronisch door de betrokken marktdeelnemers ter beschikking is gesteld.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

HOOFDSTUK III

eFTI-PLATFORMEN EN -DIENSTEN

DEEL 1

EISEN VOOR eFTI-PLATFORMEN EN DIENSTEN

Artikel 8

Functionele eisen voor eFTI-platformen

- 1. De eFTI-platformen die worden gebruikt voor de verwerking van wettelijk verplichte informatie bevatten functies om ervoor te zorgen dat:
 - (c) persoonsgegevens kunnen worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679;
 - (d) commerciële gegevens kunnen worden verwerkt overeenkomstig artikel 6;

- (e) een unieke elektronische identificatielink tot stand kan worden gebracht tussen de verwerkte gegevens en de fysieke verzending van een bepaalde reeks goederen waarop die gegevens betrekking hebben, van oorsprong tot bestemming, volgens de voorwaarden van één vervoersovereenkomst, ongeacht de hoeveelheid of het aantal containers, verpakkingen of stukken;
 - (f) gegevens alleen op basis van gemachtigde en geauthenticeerde toegang kunnen worden verwerkt;
 - (g) alle verwerkingshandelingen worden geregistreerd om minstens de identificatie van elke handeling, de natuurlijke persoon of rechtspersoon die de handeling heeft verricht en de opeenvolging van de handelingen voor elke individueel gegevenselement mogelijk te maken; als een handeling de wijziging of schrapping van een bestaand gegevenselement omvat, moeten de oorspronkelijke gegevens behouden blijven;
 - (h) gegevens kunnen worden gearchiveerd en toegankelijk blijven gedurende een passende periode, overeenkomstig de relevante eisen inzake wettelijk verplichte informatie;
 - (i) gegevens worden beschermd tegen corruptie en diefstal;
 - (j) de verwerkte gegevenselementen voldoen aan de gemeenschappelijke eFTI-gegevensreeks en subreeksen, en kunnen worden verwerkt in om het even welke officiële taal van de Unie.
2. De Commissie stelt aan de hand van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast betreffende de in lid 1 vastgestelde vereisten. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 9

Eisen voor eFTI-dienstverleners

1. eFTI-dienstverleners zien erop toe dat:
- (k) de gegevens alleen worden verwerkt door gemachtigde gebruikers en volgens duidelijk gedefinieerde gebruikersrollen en verwerkingsrechten in het eFTI-platform, overeenkomstig de relevante eisen inzake wettelijk verplichte informatie;
 - (l) de gegevens worden opgeslagen en toegankelijk blijven gedurende een passende periode, overeenkomstig de relevante eisen inzake wettelijk verplichte informatie;
 - (m) de instanties onmiddellijk toegang hebben tot wettelijk verplichte informatie over een goederenvervoersactiviteit die wordt verwerkt via hun eFTI-platformen, wanneer een betrokken marktdeelnemer deze toegang heeft verleend aan die instanties;
 - (n) de gegevens op passende wijze worden beveiligd, onder meer tegen ongeoorloofde of onrechtmatige verwerking en tegen onopzettelijk verlies, vernietiging of beschadiging.
2. De Commissie stelt aan de hand van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast betreffende de in lid 1 vastgestelde vereisten. Die uitvoeringshandelingen

worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 14, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

DEEL 2

CERTIFICERING

Artikel 10

Conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Conformiteitsbeoordelingsinstanties worden geaccrediteerd overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 met het oog op de certificering van eFTI-platformen en -dienstverleners, zoals uiteengezet in de artikelen 11 en 12 van deze verordening.
2. Om te kunnen worden geaccrediteerd, moeten conformiteitsbeoordelingsinstanties voldoen aan de eisen in bijlage II.
3. De lidstaten houden een bijgewerkte lijst bij van de geaccrediteerde conformiteitsbeoordelingsinstanties en van de eFTI-platformen en eFTI-dienstverleners die door die instanties zijn geaccrediteerd overeenkomstig de artikelen 11 en 12. Zij stellen deze lijst voor het publiek beschikbaar op een officiële overheidswebsite. De lijst wordt regelmatig bijgewerkt, uiterlijk op 31 maart van elk jaar.
4. Uiterlijk op 31 maart van elk jaar dienen de lidstaten de in lid 3 bedoelde lijsten in bij de Commissie, samen met het adres van de website waarop deze lijsten zijn gepubliceerd. De Commissie publiceert een link naar die websites op haar officiële website.

Artikel 11

Certificering van eFTI-platformen

1. Op verzoek van een eFTI-platformontwikkelaar beoordelen conformiteitsbeoordelingsinstanties of het eFTI-platform voldoet aan de eisen van artikel 8, lid 1. Als het resultaat van de beoordeling positief is, wordt een certificaat van conformiteit afgegeven. Als het resultaat van de beoordeling negatief is, stelt de conformiteitsbeoordelingsinstantie de aanvrager in kennis van de redenen waarom het platform niet aan die eisen voldoet.
2. Conformiteitsbeoordelingsinstanties houden een bijgewerkte lijst bij van gecertificeerde eFTI-platformen en van de eFTI-platformen die een negatieve beoordeling hebben gekregen. Telkens wanneer een certificaat of een negatieve beoordeling wordt afgegeven, wordt de bijgewerkte lijst toegezonden aan de betrokken bevoegde instanties.
3. Informatie die via een gecertificeerd eFTI-platform ter beschikking van bevoegde instanties wordt gesteld, gaat vergezeld van een certificeringsmerk.
4. De eFTI-platformontwikkelaar vraagt een nieuwe beoordeling van zijn platform aan als de technische specificaties die zijn vastgesteld in de in artikel 7, lid 2, vermelde uitvoeringshandelingen worden herzien.
5. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 13 teneinde deze verordening aan te vullen met regels inzake certificering, het gebruik van het certificeringsmerk en de hernieuwing van de certificering van eFTI-platformen.

Artikel 12
Certificering van eFTI-dienstverleners

1. Op verzoek van een eFTI-dienstverlener beoordeelt een conformiteitsbeoordelingsinstantie of de eFTI-dienstverlener voldoet aan de eisen van artikel 9, lid 1. Als het resultaat van de beoordeling positief is, wordt een certificaat van conformiteit afgegeven. Als het resultaat van de beoordeling negatief is, stelt de conformiteitsbeoordelingsinstantie de aanvrager in kennis van de redenen waarom de dienstverlener niet aan die eisen voldoet.
2. Conformiteitsbeoordelingsinstanties houden een bijgewerkte lijst bij van gecertificeerde eFTI-dienstverleners en van de eFTI-dienstverleners die een negatieve beoordeling hebben gekregen. Telkens wanneer een certificaat of een negatieve beoordeling wordt afgegeven, wordt de bijgewerkte lijst ter beschikking gesteld van de betrokken bevoegde instanties.
3. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 13 teneinde deze verordening aan te vullen met regels inzake de certificering van eFTI-dienstverleners.

HOOFDSTUK IV

BEVOEGDHEIDSDELEGATIE EN UITVOERINGSBEPALINGEN

Artikel 13
Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie verleend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 2, artikel 11, lid 5, en artikel 12, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie verleend voor onbepaalde tijd, met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 2, artikel 11, lid 5, en artikel 12, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit gespecificeerde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 2, artikel 10, lid 5, en artikel 11, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie heeft meegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die

termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 14
Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

HOOFDSTUK V

SLOTBEPALINGEN

Artikel 15
Evaluatie

1. Uiterlijk [vijf jaar na de datum van toepassing van deze verordening] stelt de Commissie een evaluatie van deze verordening op en brengt zij over de belangrijkste bevindingen verslag uit aan het Europees Parlement, de Raad en het Europees Economisch en Sociaal Comité.
2. De lidstaten verstrekken de Commissie de informatie die nodig is voor de opstelling van dit verslag.

Artikel 16
Monitoring

De lidstaten dienen om de twee jaar en voor het eerst uiterlijk op [twee jaar na de datum waarop deze verordening van toepassing wordt] de volgende informatie in bij de Commissie:

1. het aantal bevoegde instanties die maatregelen ten uitvoer hebben gelegd voor de toegang tot en verwerking van informatie die overeenkomstig artikel 4, lid 2, door betrokken marktdeelnemers is verstrekt;
2. het aantal betrokken marktdeelnemers die overeenkomstig artikel 4, lid 1, wettelijk verplichte informatie hebben verstrekt aan de bevoegde instanties van de lidstaten, uitgesplitst naar vervoerswijze.

De informatie moet worden verstrekt voor elk jaar van de rapporteringsperiode.

Artikel 17
Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van [OP vier jaar na de inwerkingtreding].

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

De voorzitter

De voorzitter